

De kleine veren

over de

Zeeschelde en Durme

Marcel De Vriendt

In het Land van Dendermonde en in Klein Brabant zijn opvallend veel kleine veren over de Schelde en haar bijrivieren Rupel en Durme bewaard gebleven (fig .1) . Deze “overzetten” of veerponten zijn in gebruik als voetveren voor voetgangers en fietsers . Zij vormen belangrijke toeristische schakels .

Veerdiensten werden ingericht maar ook wel afgeschaft . In vergelijking met veren die “van ouds” bestaan, is de verbinding tussen Sint-Amands en Moerzeke(Kastel) een “jong” veer .

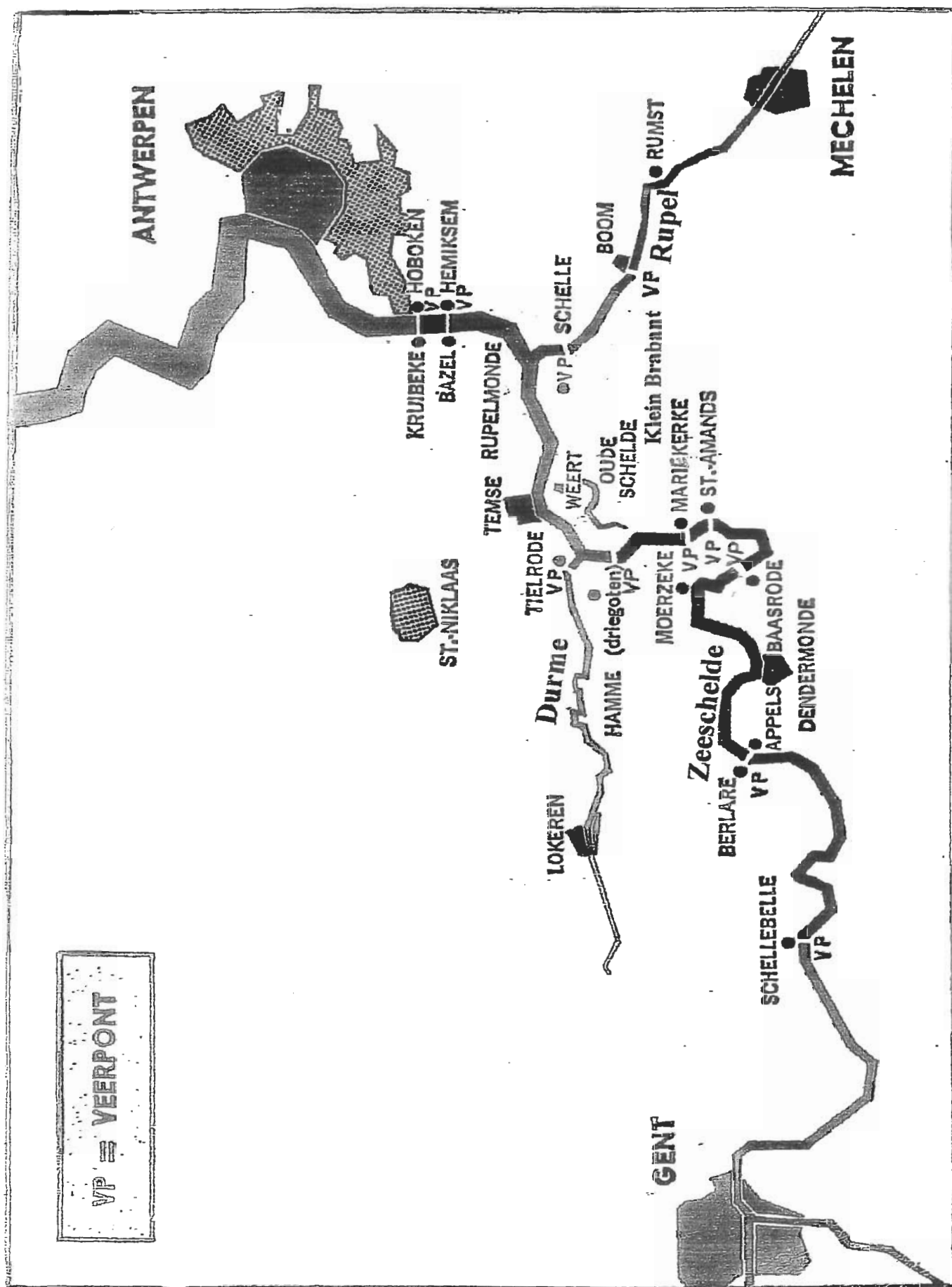
Het ontstaan

Het inrichten van veren, eeuwen geleden, heeft waarschijnlijk een eenvoudige verklaring . De Schelde en de bijrivieren vormden een hinder voor de verplaatsing van mensen, dieren en goederen . Tot ver in de middeleeuwen bestond geen enkele brug over de Schelde vanaf Gent tot de Noordzee . Een vaartuig was de voor de hand liggende oplossing om de overkant te bereiken .

De heffingen van een recht voor het overzetten bij een rivier door middel van een vaartuig vindt volgens sommige geschiedkundigen zijn oorsprong in de Romeinse Periode . De heersers van een gebied zochten overal geld uit te halen . In onze streken had de heer het bezit over het land en de natuurkrachten . Hij bezat “het heerlijk recht van de wind” voor de windmolens, “het heerlijk recht van het water” voor de watermolens . De heer was meester over alles wat in of boven zijn heerlijkheid bewoog zoals de wind die er over waaide en het water dat er door vloeide, de opbrengsten van de visserijen en de jacht, van de landerijen met de huizen, bossen en weiden . De eigenaars van de stroom maakten dankbaar gebruik van hun recht om tollen op de scheepvaart te creëren en veerdiensten te belasten . De veertollen kregen in onze streek vrij vroeg ingang, samen met het verbod om over te zetten buiten de erkende plaatsen . Het oprichten van een veer was een heerlijk recht . De veren waren eigendom van degene in wiens domein de veren lagen .

In een bepaalde periode had de heer van Dendermonde onder zijn jurisdictie een tiental veren waaronder ook het (opgeheven) veer in Denderbelle over de Dender . Sommige veren werden verhuurd, andere waren in leen gegeven . Abdijen en private personen kregen het eigendomsrecht over de veren door aankoop of schenkingen . Voor de bediening werd een veerman aangesteld of een veer werd gehuurd door een veerman . Veervrouwen zijn altijd een zeldzaamheid geweest .

Fig.1



De oprichtingsdatum van deze veren kan meestal niet worden teruggevonden . De oudste gegevens komen uit documenten die handelen over de verkoop, de verhuur, het verlenen van gunsten, de overdrachten of betwistingen in verband met veren . In 1225 wordt voor het veer van Dendermonde tolvrijheid verleend aan de monniken van de abdij van Baudeloo uit het Waasland . Het veer van Mariekerke wordt het eerst vermeld in een Pauselijke Confirmatiebulle van 1287 waarin de Sint-Bernardusabdij in Hemiksem als de eigenaar wordt erkend . Deze abdij leverde een belangrijke bijdrage aan de bedijking van de polders en broeken in Moerzeke(Kastel) die begon in de eerste helft van de 13^{de} eeuw .

In het Dendermondse zijn uit de 13^{de} eeuw volgende 7 Scheldeveren met boot of ponton gekend : Het Konkelveer tussen Schoonaarde en Berlare, het veer Appels-Berlare, het Abeelveer of Oostveer tussen Appels en de Kleinen Dijk in Zele, het Willemsveer aan de kapel van Sint-Onolfs in de Sint-Onolfspolder, het Groot veer van Dendermonde, het veer Baasrode-Moerzeke(Kastel) en het veer Mariekerke-Moerzeke(Kastel) .

De Cartulaire de la ville de Termonde bevat een document van 26 mei 1308 met de “Terre de Tenremonde” waarin o.a. vermeld staan de “passage de Wettere”, de “passage de Hame vers le Werp” en de “passage de Hame vers Tielrode” .

Het veer van Wichelen wordt in 1316 uitgegeven door de kanunniken van de O.L.V.-kerk van Dendermonde . Het veer van Schellebelle komt voor in een rekening uit 1372 .

Een voorbeeld van het beheer

Over het Konkelveer en het Appelsveer (fig.2) zijn interessante gegevens bewaard gebleven in het archief van de O.L.V.-kerk van Dendermonde . In een document van juli 1255 wordt melding gemaakt van de overdracht ten erfelijke titel van het veer gelegen tussen de plaatsen Langhage (grondgebied Appels) en Asceldijk (grondgebied Berlare) . De plaats van dit veer was in de omgeving van de kapel aan de inkom van de dorpskom van Schoonaarde . Graaf Guido van Dampierre, heer van Appels en zijn vrouw Mathilde van Bethune stonden het veer af aan Gregorius van Appels en zijn deelgenoten en erfgenamen .

In hetzelfde document wordt bepaald dat tussen de plaats Abeel(omgeving van de Kleine Dijk in Zele) en Wichelen, behalve het overgedragen veer, enkel nog Appelsveer mocht gebruikt worden . Appelsveer was eigendom van een aantal deelgenoten waaronder het kapittel van de O.L.V.-kerk . Het gebied palend aan het veer op de rechteroever was een afzonderlijke

heerlijkheid onder de naam Appelsveer . Deze heerlijkheid was eigendom van het kapittel van de O.L.V.-kerk in Dendermonde .

Het beheer van Appelsveer was lange tijd wel bijzonder . Het veer was eigendom van een groep eigenaars . Het eigendomrecht was verdeeld in 365 aandelen . Elk jaar werd de balans opgemaakt van de inkomsten en de uitgaven . De onkosten en de winst werden verdeeld volgens het aantal dagen, soms halve dagen, van het jaar die men in eigendom had . De aandelen waren persoonlijk . Zoals andere eigendommen werden de aandelen verkocht of als erfenis overgedragen .

“Jonge” veren

Zoals vele ordeningen werden de gangbare regelingen met betrekking tot de veren gewijzigd onder het Franse Regime . Ingevolge de wet “van den zesden frimaire jaar zeven” (26 november 1798) werden alle veren staatseigendom .

Op 1 januari 1811 gebeurt de “réadjudication (opnieuw aanbesteden) et mise en Ferme (verpachting) pendant six ans des Droits aux Bacs et Bateaux – à l’extinction des feux et au plus offrant”, volgens de aanwijzingen van de directeur-generaal van Bruggen en Wegen . Langs de Schelde zijn vermeld : het veer van Schellebelle, het veer van Wichelen bij de kerk, het veer van Uitbergen, het veer van Berlare, het veer van Wichelen zeg Schoonacker(Schoonaarde behoorde bij Wichelen), het veer van Appels, het veer van Baasrode, het veer van Mariekerke, het veer van Temse, het veer van Hingene, het veer van Rupelmonde, het veer van Bazel en het veer van Kruibeke . Op de Durme werden zeven veren verpacht : De veren van Exaarde, Daknam, Tielrode, Hamme, Sonnebeke, Waasmunster en Hamme “dit les Trois Rois” .

Het belang van de veren als oeververbinding was groot toen er nog geen bruggen waren . Naarmate bruggen gebouwd werden verdwenen daar plaatselijk veren . Het veer in Dendermonde werd in 1453 vervangen door een brug .

Sinds 1871 ligt er een brug over de Schelde in Schoonaarde (fig. 3) . Het Konkelveer lag 1 km meer stroomafwaarts . In sommige documenten wordt gesproken over het veer van Berlare . In het Terrierboek van Berlare uit 1774 staat aan het veer een hofstede . De naam Konkel slaat op het aanpalende broekgebied in Berlare . Na het bouwen van de bovenvermelde brug , bleef het Konkelveer enkele tientallen jaren voortbestaan maar werd nog vóór WO I opgeheven .

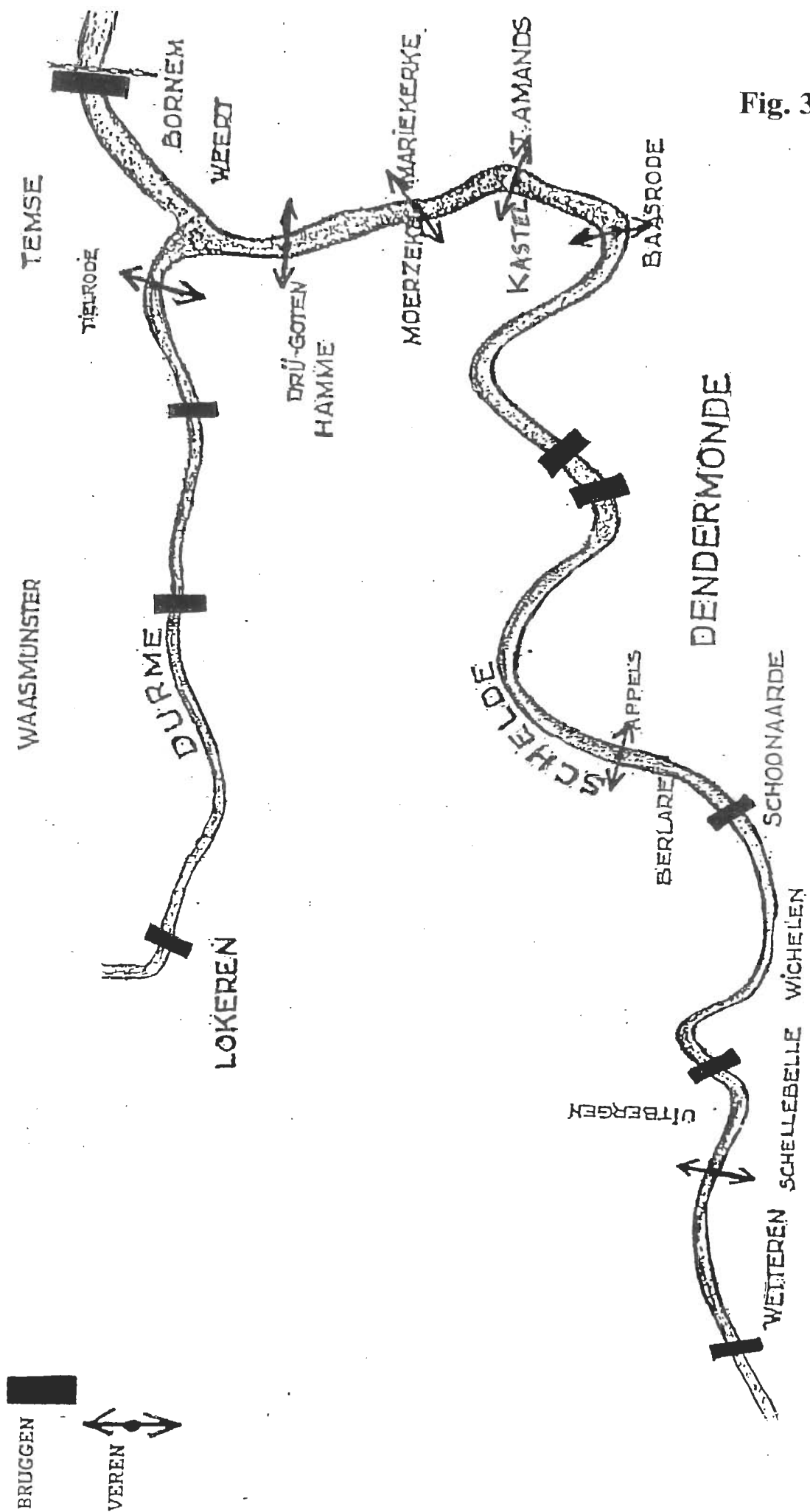


Fig. 3

In Temse verdween het veer Temse-Bornem door de ingebruikname van de spoorwegbrug en een brug voor voertuigen en dieren in 1872 .

Ondanks het bouwen van bruggen was er toch nog een behoefte aan veerverbindingen . Men mag stellen dat het aantal veren een hoogtepunt bereikte aan het einde van de 19^{de} eeuw .

Het veer Negen Oorden tussen het Kleinzand in Grembergen en de Sint-Onolfspolder in Dendermonde werd in 1877 ingericht (fig. 2) .

Op 01 mei 1872 kwam het veer Sint-Amands-Moerzeke(Kastel) in gebruik .

In 1895 werd tussen Wetteren en Kalken (gehucht Jabeke) een veer ingericht .

Sint-Amands wil een veer

Tot de 19^{de} eeuw bevond zich aan de kaai van Sint-Amands geen veer . Voor een veerdienst was de plaats niet geschikt . Zelfs in onze tijd wordt de veerdienst gehinderd door zandbanken bij zeer lage waterstanden . Regelmatig moet een vaargeul voor de veerboot worden vrij gemaakt . Deze toestand is reeds eeuwen gekend . Op vele kaarten is een eiland in de Schelde getekend zoals op de “Caarte van Branbant” uit het begin van de 18^{de} eeuw en kaarten uit 1776 en 1778 (in RAG aanwezig) . De vaargeul in de Schelde is in de tweede helft van de 20^{ste} eeuw trouwens volledig gewijzigd wat samenging met de verzanding van het Ebdiep .

De moerassen van het Zwijn langs de kant van Moerzeke waren een belemmering voor de toegang tot een veer . De indijking van dit moerasgebied gebeurde pas in 1502 door de kloosterlingen van de Sint-Bernardusabdij (fig. 4) . Dezelfde abdij was reeds in de 13^{de} eeuw eigenaar van het **veer van Mariekerke** . Misschien speelde ook een rol dat de kaai in Sint-Amands en de oever aan de overkant tot twee verschillende abdijen behoorden .

Tegenover Sint-Amands vormde zich op de linkeroever aan de kant van Moerzeke(Kastel) een schorre tussen 1670 en 1700 . Door zijn **ligging tegenover** Sint-Amands werd het gebied het **Sint-Amandsschoor** genoemd . Tegenwoordig worden de percelen onder deze naam beheer als **natuurgebied** door de Vogelbescherming Vlaanderen (fig. 5) .

Op een kaart uit 1777 staat een veer getekend, stroomopwaarts van Sint-Amands, in de omgeving van de **Steenovens** (fig. 6) . Na 1789 (Franse periode) was er op deze plaats geen veer, ook niet aan de kaai . De zeer nauwkeurige kaart van Popp (1860) en de stafkaart van 1868 geven geen veer in Sint-Amands .

Fig. 4

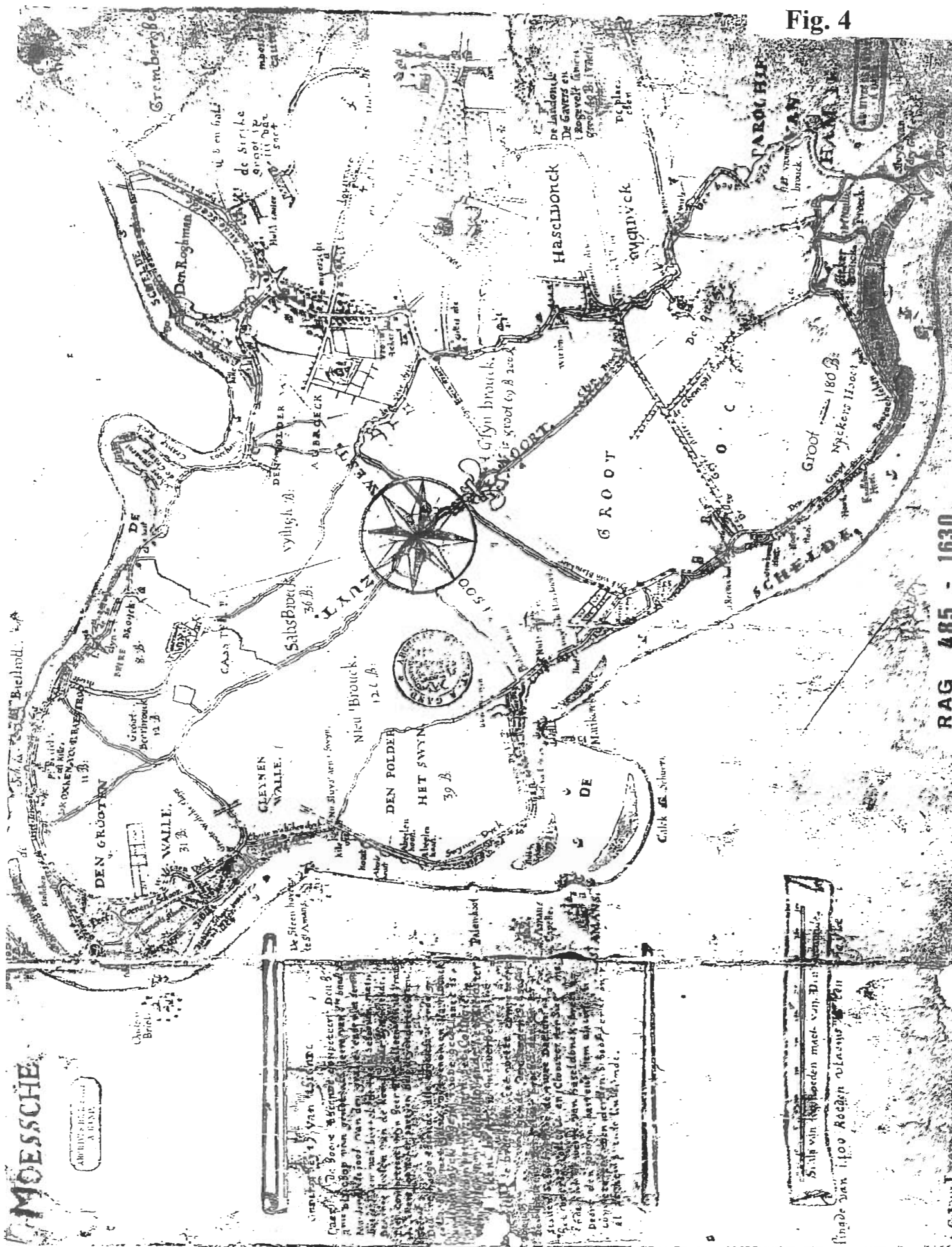


Fig. 5

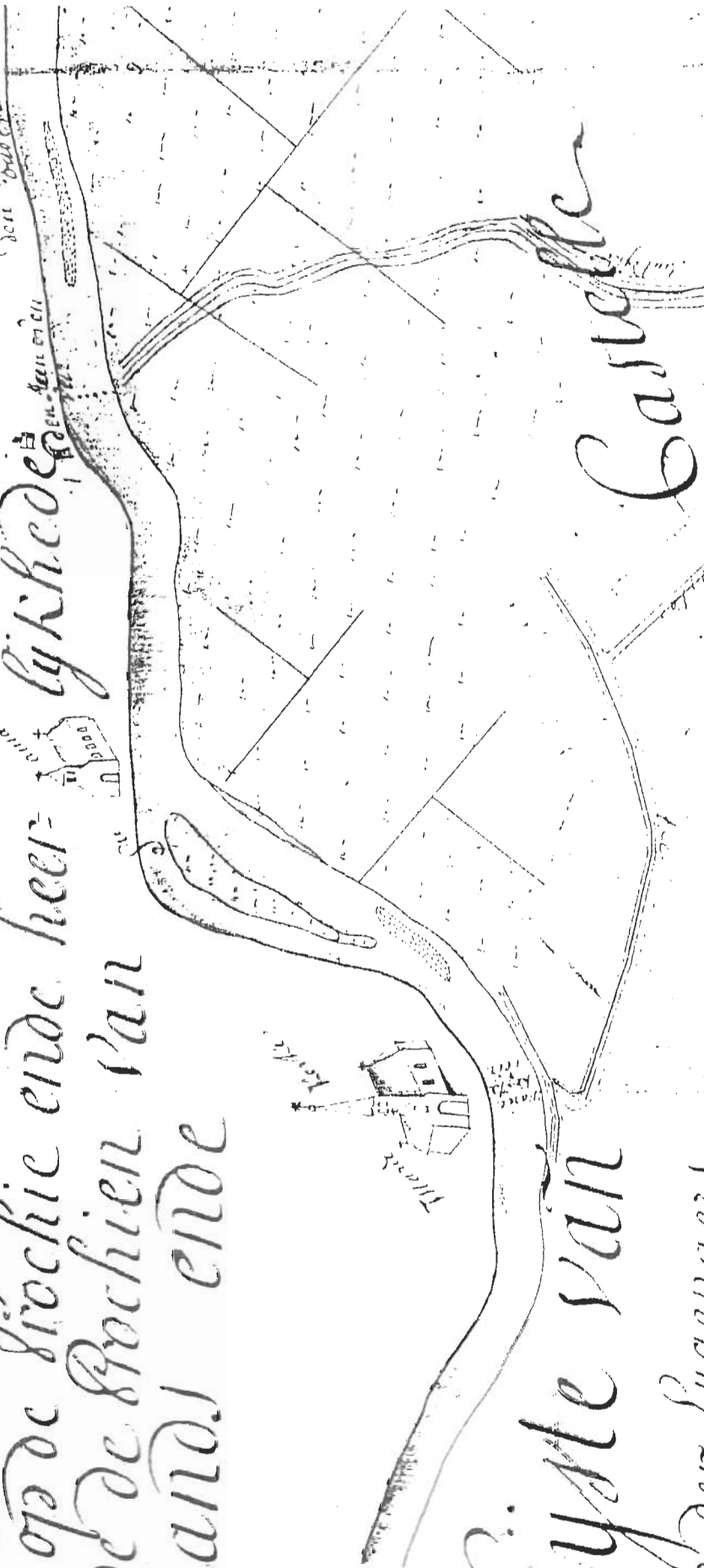


Erte figurative verthoonende het geh

ten op de Brochie ende heer-
nede de Brochien van
Amands ende

lykhede

den Dier



Leyste van

en der Eygenaers

Van Huy als hooren beeten

in het Jaar 1777, dat de Documenten des Brochie - ende
de Middelste op het gebouwt genaemt Castelle, den 6 Jan 1777
Castelle, darden Lande, Van Ondermende, Jan 1777
als volgt

Fig. 6

Uit verslagen van de gemeenteraad van Sint-Amands vanaf 1860 blijkt de wens om een veer in de gemeente te hebben . Op verzoek van Sint-Amands vond in 1865 een overleg plaats met het gemeentebestuur van Moerzeke in verband met het inrichten van een pontveer en de aanleg van een aansluitende weg door het Zwijn naar Kastel . In zijn beraadslaging van 28 juni 1865 besloot de gemeenteraad van Moerzeke dat vooral Sint-Amands het grootste deel van de kosten zou moeten dragen omdat deze gemeente om de veerdienst verzocht had . De raad stemde voor “een geringe tussenkomst van de kant der gemeente Moerzeke” . De Moerzekenaren stonden dus niet te springen om een nieuw veer aan te leggen . Zij beschikten immers over het veer naar Baasrode en dat naar Mariekerke . Men was ook bezig met werken aan de Boofdijk om een verbinding tot stand te brengen met het Driegotenveer naar Weert (goedgekeurd in 1862) . Verder waren er kosten voor het eerste schoolgebouw in Kastel (goedgekeurd in 1861) .

Voor Sint-Amands was de aanleg van een veer van meer belang zodat zij bleven aandringen bij Moerzeke . Op 31 december 1865 besliste Moerzeke om het oprichten van een veer en het openen van een weg naar het veer uit te stellen . Zij lieten wel noteren de “nuttigheid” van een veer niet te betwisten .

Op 22 februari 1866 verklaarde de gemeenteraad van Moerzeke zich dan toch akkoord om 5000 bea bij te dragen . Het zou nog tot 1867 duren vooraleer de aanvraag om een veer in te richten werd ingediend door beide gemeenten . Het KB tot oprichting van een openbare overzetsdienst met pont voor beesten en rijtuigen op de Schelde tussen Sint-Amands en Moerzeke is van 23 november 1867 . De werken begonnen reeds in december van dat jaar . De aanlegsteiger in Sint-Amands werd verlengd en in Moerzeke werden twee percelen onteigend voor de aanleg van een steiger . Vanaf het dorp Kastel en zo naar het Sint-Amandsschoor moest een weg worden aangelegd . De gemeente Moerzeke, de polder van Moerzeke en de gemeente Sint-Amands kwamen overeen om voor de kosten van de aanleg van deze weg elk één derde voor hun rekening te nemen . De gemeente Sint-Amands moest echter zorgen voor de onteigeningen en de uitvoering van de werken . De uitvoering van de werken kostte uiteindelijk veel meer dan geraamd maar Moerzeke weigerde bij te dragen in de meerkost . Uiteindelijk hebben het Ministerie van Binnenlandse Zaken , het Ministerie van Openbare Werken en de provincie Oost-Vlaanderen een belangrijke financiële bijdrage geleverd . Sint-Amands was verplicht elk jaar een bedrag te betalen voor de kosten aan de steigers en de ponten (bacs) .

Het veer was afgewerkt in 1869 maar de toegangsweg in Kastel bleef een twistpunt . In 1871 moest nog een onteigening gebeuren voor de weg door het Sint-Amandsschoor . Uiteindelijk was de toegangsweg klaar in 1872 .

De uitbating van het veer begon op 1 mei 1872 . Het veer kon karren en dieren overbrengen maar de opbrengsten kwamen bijna uitsluitend van de voetgangers uit de omgeving van Hamme en Puurs (gemiddeld 40 per dag). Sint-Amands had onvoldoende rekening gehouden met het bouwen van een brug in Temse en het aanleggen van de spoorweg Mechelen-Terneuzen . Door de hoge kosten zag Sint-Amands zich verplicht na enkele jaren de uitbating van het veer over te dragen aan de Dienst van de Zeeschelde .

Uitbating - Veergelden

Na de Franse overheersing bleven de veren eigendom van de staat met behoud van de bestaande werking . Door een besluit van het Voorlopig Bewind van 16 november 1830 werd het beheer van de veren opgedragen aan het Bestuur van Bruggen en Wegen . Sinds de oprichting van de Dienst van de Zeeschelde bij KB van 7 november 1880, zorgt deze dienst voor het beheer van de veren . De Dienst van de Zeeschelde , tegenwoordig de Afdeling Zeeschelde, behoort bij het Ministerie van Openbare Werken . De Zeeschelde is de naam voor het deel van de Schelde met getijdewerking vanaf de Nederlandse grens (ten noorden van Antwerpen) tot Gent .

In 1877 gebeurde de verpachting van de 17 veren op de Schelde en de Durme door het Bestuur der domeinen van de provincie Oost-Vlaanderen . De verpachting van het veer van Sint-Amands was ondergebracht bij het Bestuur der domeinen van de provincie Antwerpen . De verpachting werd toegekend aan “de meest biedende bij het uitbranden van het waslicht” . De uitbaters moesten een huursom betalen . De verpachting liep over een tijdvak van drie, zes, negen jaar en verviel op 31 december 1885 . Wanneer aan een pont of schuit herstellingen nodig waren, moest een andere schuit ter beschikking zijn . Aan beide oevers moesten de tarieven worden aangeplakt .

Het verpachten van de veren is blijven bestaan tot de zestiger jaren van vorige eeuw . De dalende opbrengsten van de veertarieven na WO II maakten het nodig aan de vergunningshouders een staatstoelage te verlenen . Later werd door de Dienst der Zeeschelde

overgeschakeld op het systeem van openbare aanneming . De uitbating van een veer wordt toegekend aan degene die het laagste bedrag vraagt voor het inwerking houden van het veer .

Niet alleen de financiële regeling voor de uitbating van de veren heeft een grondige wijziging ondergaan . Dat is ook het geval geweest met de tarieven voor het gebruik van een veer .

Tijdens het Franse Regime werden de tolgeden afgeschaft en vervangen door veertarieven .

Het “Gouvernement du département de l’Escaut” bepaalde de tarieven voor de overzet met een besluit van de 25 thermidor an 12 (1804) tijdens het Franse Regime .

In de loop van de tijd ontstonden zeer omslachtige tarieven (fig. 7) . De tarieven waren niet hetzelfde voor alle veren . Elke wijziging moest door een KB worden geregeld . In 1938 werd nog verwezen naar het KB van 13 oktober 1897 over “het tarief der te heven rechten” .

Volgens het nieuwe besluit moest dit oude tarief vermenigvuldigd worden met de coëfficiënt 7 . De veerrechten werden maar zelden aangepast . Door twee Regentsbesluiten van 14 mei 1948 werden de geldende tarieven verhoogd met 90 % . Daarna werden zij niet meer gewijzigd (fig. 8) .

De tarieven waren verschillend naar gelang de veren verplicht met stoom- of motorboten werden bediend of met roeiboten . Op basis van het uur van opstaan of ondergaan van de zon werd een onderscheid gemaakt tussen de overzetkosten .

Doordat de veertarieven tientallen jaren ongewijzigd bleven werd het moeilijk het bedrag van de veergelden te betalen . Ofwel bestonden de pasmunten niet meer of waren zij praktisch niet meer in omloop . Weliswaar was het dikwijls zo dat de bedragen werden afronden . Het was eveneens gebruikelijk drinkgeld te betalen .

Deze praktische betalingsproblemen en ingewikkelde tarieven verdwenen door het afschaffen van de veerrechten . De overheid argumenteerde dat er ook niet moest betaald worden voor het gebruik van de bruggen .

Her KB van 24 november 1975 bepaalde dat “ de verplichting om veergelden te betalen voor het gebruik van de door de staat opgerichte en onder toezicht zijn wordt afgeschaft” . Het KB kreeg zijn uitwerking op 1 januari 1976 .

Tarief der veerrechten op de Beneden-Schelde, te Schellebelle, Wichelen, Berlare, Appels, Zele (Costveer), Grembergen (S'-Onolf), Baasrode, Marinkerke, Hamme (de Drij-Gaten), Hingene, Rupelmonde, Bazel (Kallebeek-veer) en Kruijsbeke (Watermolen), en, op de Durme, te Sombeke (Hamme) en Thielrode.

Fig. 7

TARIEF DER RECHTEN.		Op de Beneden-Schelde en op de Durme.	OP DE BENEDEN-SCHELDE.			
		VEREN van: Schellebelle, Wichelen, Berlare, Appels, Zelo (Costveer), Grembergen (S'-Onolf), op de Schelde, en Sombeke (Hamme) en Thielrode, op de Durme.	VEREN van: Baasrode en Marinkerke.	VEER van: Hamme (de Drij-Gaten).	VEREN van: Hingene (Notelaar), Rupelmonde, Bazel (Kallebeek-veer) en Kruijsbeke (Watermolen).	
		Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	Fr. c.	
Voor het overzetten van personen, meer dan 12 jaar oud, niet geladen of met eene vracht van min dan 20 kilogrammen, prijs per persoon		0 04	0 05	0 03	0 10	
Voor een kind beneden de 12 jaar, dat niet alleen overvaart		0 02	0 03	0 04	0 05	
(Elke persoon, die alleen is, moet, na vijf minuten wachten, overgezet worden voor het enkele recht, uitgenomen bij de veren opgegeven in de laatste kolom, waar een persoon van meer dan 12 jaar 20 centimen betalen zal indien hij alleen is, en 15 centimen indien een kind beneden dien ouderdom te zelfder tijd overvaart.)						
Voor waren of goederen, die niet op een rijtuig, een paard of muilezel geladen zijn, maar aan boord gedragen worden : per gewicht van 20 kilogrammen of breuk van 20 kilogrammen		0 05	"	"	"	
Idem : per gewicht van 100 kilogrammen of breuk van 100 kilogrammen		"	0 10	0 11	0 12	
Voor het overzetten	van een paard of muilezel en zijnen ruiters, reiszak bijbegrepen.	0 18	0 30	"	"	
	van een geladen paard of muilezel	0 15	0 33	"	"	
	van een niet geladen paard of muilezel	0 12	0 25	"	"	
	van een geladen of niet geladen paard of muilezel	"	"	"	1 30	
	van een geladen ezel	0 08	0 20	"	"	
Voor ieder paard, muilezel, os, koe of ezel voor het akkerwerk gebruikt of naar de weide gaande		0 05	0 10	"	"	
Voor iederen os of koe behorende aan kooplieden en bestemd ter verkoop		0 12	0 30	"	"	
Voor iederen geladen of niet geladen os, koe of ezel		"	"	"	1 00	
Per kalf of per zwijn		0 02	0 04	0 03	0 06	
Per schaap, ooi, bok, geit, speenvarken en per paar ganzen of kalkoens		0 01	0 03	0 04	0 03	
(Wanneer de schapen, ooiën, bokken, geiten, speenvarkens en paar ganzen of kalkoens hoven de vijfzig zijn, zal het recht een vierde verminderd worden.						
Wanneer de schapen, ooiën, bokken, geiten ter weide gaan, zal men slechts de helft van het recht betalen.)						
De geleider der paarden, muilezels, ezels, ossen, enz., zal betalen		0 02	0 04	"	0 03	
Voor het overzetten	van een tweewielig rijtuig op veren of op riemen met het paard of den muilezel	0 25	1 20	"	"	
	van een vierwielig rijtuig op riemen of veeren met het paard of den muilezel en den geleider	0 55	1 40	"	"	
	van een vierwielig rijtuig op riemen of veeren met twee paarden of muilezels bespannen, met inbegrip van den geleider	0 45	1 30	"	"	
	(De reizigers zullen afzonderlijk het recht voor een voetganger betalen.)					
	van eene geladen kar met een paard of muilezel bespannen, met inbegrip van den geleider	0 50	1 20	"	"	
	van een geladen kar met twee paarden of muilezels bespannen, met inbegrip van den geleider	0 45	1 30	"	"	
	van eene geladen kar met drie paarden of muilezels bespannen, met inbegrip van den geleider	0 60	1 80	"	"	
	van eene ledige kar, met paard en geleider	0 20	0 30	"	"	
	van een persoon met ledigen kruiwagen	0 06	0 09	0 12	0 14	
	van een persoon met geladen kruiwagen	0 08	0 15	0 20	0 23	
Voor eene geladen kar met een of meer honden bespannen, met inbegrip van den geleider		0 12	0 22	0 50	0 49	
Voor eene geladen kar gebruikt tot het vervoer van meststoffen of het binnenhalen der veldvruchten, het paard of twee ossen en den geleider		0 20	"	"	"	
Voor eene zelfde ledige kar, het paard of twee ossen en den geleider		0 15	"	"	"	
Voor een geladen of niet geladen kar, enkel met een ezel of eene ezels bespannen en den geleider		0 15	"	"	"	
Voor een voerwagens met vier wielen	geladen, een paard en den geleider	0 40	"	"	"	
	geladen, twee paarden en den geleider	0 60	"	"	"	
	geladen, drie paarden en den geleider	0 90	"	"	"	
	ledig, met een enkel paard bespannen en den geleider	0 25	"	"	"	
(Voor ieder paard, muilezel of os, boven het getal aangeduid voor de hooger vermette spannen, zal men betalen als voor een niet geladen paard of muilezel en per niet geladen ezel of ezels.)						

Geviserd om bij het Koninklijk besluit van heden gevoegd te worden.

Brussel, den 4^e Juli 1837.

De Minister van financiën, A. BEERNAERT.

De Minister van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken, chevalier DE MOREAU.

Fig. 8

VEERTARIEF	
PERSONEN MINDER DAN 12 JAAR	0.95 F
OUDER DAN 12 JAAR	1.50 F
FIETS OF KINDERWAGEN	0.95 F
MOTORFIETS	9.50 F
WEEKABONNEMENTEN	
OUDER DAN 12 JAAR	7.60 F
MINDER DAN 12 JAAR	4.75 F
VERMEERDERING MET FIETS	3.80 F
HOND OF PLUIMVEE COLLIS EN EN MEER	0.95 F
DUBBEL BIJ IJSGANG	
TARIEF ONMIDDELIJKE OVERZET	
VOOR ZONSONGANG EN NA ZONSONDERGANG	
DE OVERZET GESCHIEDT VAN	
ZONSONGANG TOT ZONSONDERGANG	
OP UUR EN HALF UUR	
VERBODEN TE ROKEN IN DE MOTORBOOT	

Veergelden voor Appelsveer na regentsbesluit van 14/05/1948
 Uit Gazet van Antwerpen van 21/03/1969

Vaartuigen

Samen met het gewijzigd gebruik van de veren en de technische ontwikkelingen veranderden de vaartuigen waarmee het overzetten gebeurde . Tot de opkomst van het gemotoriseerd verkeer waren op vele plaatsen pontons in de vaart . Deze pontons werden verplaatst langs een kabel die aan beide oevers vast zat . Om de doorgaande schepen niet te hinderen liet men de kabel naar de bodem zakken . Met de pontons werden kruiwagens, karren, rijtuigen en dieren vervoerd . De pontons zijn gebruikt geweest bij het veer Appels-Berlare, het groot veer van Dendermonde, het veer Baasrode-Moerzeke(Kastel), het veer Sint-Amands-Moerzeke (Kastel) en het veer van Schellebelle . De pontons zijn allemaal verdwenen . In Sint-Amands verdween het ponton kort na het oprichten van het veer wegens het gering gebruik . In Appels verdween het ponton nadat het buiten dienst was gesteld tijdens WO I . In Baasrode bleef het ponton het langst in gebruik maar verdween uiteindelijk rond 1930 .

Personen werden overgezet met een roeiboot ook op de plaatsen waar een ponton aanwezig was . Gegevens over de uitrusting van de veren zijn bewaard gebleven door inventarissen die regelmatig werden opgemaakt door de bevoegde diensten (fig.9, 10 en 11) .

In een nota van 18 februari 1920 schrijft de hoofdinspecteur dat “al de veren gelegen beneden de monding van de Rupel worden geëxploiteerd door middel van roeiboten, met uitzondering van de veren van Schellebelle en van Baasrode-Moerzeke, waar daarenboven nog ponton bestaan voor het overzetten van karren, vee en goederen van min of meer groten omvang” . Hij merkt op dat stroomopwaarts van de Rupel alle veren bediend worden door middel van stoomschepen . Hij stelt voor bij het veer van Baasrode-Moerzeke en het veer Hamme-Weert een motorboot te gebruiken en bij de veren van Mariekerke en Sint-Amands een stoomschip in te schakelen . Zijn voorstellen werden niet uitgevoerd .

Bij de kleine veren over de Zeeschelde en de Durme kwamen de veerbotten met motor na WO II . In 1938 vroegen de gemeentebesturen van Baasrode en Moerzeke om het veer Baasrode-Kastel te verzorgen met een motorboot maar de verplichting om een motorboot te gebruiken kwam er pas door een Regentsbesluit van 17 oktober 1947 . In hetzelfde jaar werd de verplichting eveneens opgelegd aan het veer Sint-Amands-Kastel, het veer Hamme-Weert en het tijdelijk veer van Temse . Geleidelijk kwamen overal motorboten in gebruik . Bij het veer van Mariekerke-Kastel en het veer Hamme-Tielrode werd het langst met een roeiboot overgezet (ongeveer tot 1990) . Het gebruik van motorboten is tegenwoordig bij alle veren verplicht . De aanbesteding verplicht zelfs de beschikbaarheid van twee motorboten .

BIJZONDERE DIENST DER ZEESCHIELDE.

Tabel van de voor het Openbaar verkeer dienende overzetveeren.

Fig. 9

Nr.	VEER	OPENBAAR OF PRIVAAT	VOETGANGERS EN WIELRIJDERS VOERTUIGEN	DRAAGVERMOGEN	OPMER- KINGEN.
		SCHELDE.-			
1	Schellebelle Km. 18.484- uitbater Weunne Verhofsstad Frs. Droefstraat 17 Schellebelle	Openbaar	voertuigen personen en rijwielen	5 ton veerpont en roeiboot.-	De afstand tot km. 18.484 geleden van af het Bona loopt van sluis 2 ge- buis - wop niet vertrek met 1.00.
2	Appels - Berlaere Km. 20.884 uitbater Van Kerkhove Lucien 2 Berlaere	id.	personen en rijwielen	roeiboot 15 personen.-	
3	Baasrode - Km. 45.373 uitbater Van Nuffel Louis Baasrode	id.	id.	id.	
4	St. Amands Km. 51.213 uitbater ^{Moerzeke} Hertog Daniel St. Amands Genes	id.	id.	8 ton motor- boot - roeiboot.	
5	Mariekerke moerzeke uitbater - Km. 52.118 maerevoet Felix	id.	id.	Roeiboot 15 personen.-	
6	Weert - Drygolen Km 56.444 uitbater D. Haen 9 de Hamme.	id.	id.	10 ton motor- boot en roei- boot.-	
7	Temsche - Bornem uitbater Verbergh 1- Frans marin Jozelaan 9 antwerpen	id.	voetgangers en wielrijders	motorboot 150 personen	
8	Rupelmonde - Hingene Km. 66.783 uitbater Da Moor 7. Frans Gerkanthout 9 Rupelmonde	id.	id.	motorboot	
9	Bazel - Hemiksem Km 70.783 uitbater Van marck 2 - meer 21 antwerpen.	id.	id.	stoomboot 300 personen	
10	Kruikeke - Hoboken Km 73.983 uitbater Reint van der zeewezen	id.	id.	Dienst van het Zeewezen.	
11	Burcht - Antwerpen Km. 78.383 uitbater Reint van der zeewezen	id.	id.	id.	
12	Antwerpen (Vlaamsch Hoofd - Antwerpen, uitbater wien	id.	id. voertuigen	id.	
13	Doel - Liefkenshoek - Km 98.183 Lilloo. uitbater: Dienst der zeeschelde	id.	voetgangers en wielrijders	stoomboot 50 personen	
		DURME.-			
1	Tielrode Km. 22.670	openbaar	personen en rijwielen	roeiboot 12 personen	Verkeed p.m. 000 de Da nam
2	Sombeke - Hamme Km. 18.810	id.	id.	id.	

Overgemaakt aan den Heer Secretaris-Generaal, als gevolg op
aanschrijving van 15/12/1942 AL. D. 3. 3. nr. V. 3. 16-24 nr. 1106.
van uitgang.

Antwerpen, den 23 December 1942

Tableau indicatif du matériel mobile desservant les passages d'eau de l'Escaut et de la Durme.

Désignation des passages d'eau.	Noms des fermiers	Désignation du matériel.
I. Matériel appartenant à l'Etat.		
Schellebelle (Escaut)	J. Salemant	Un ponton avec chaînes et une gaffe.
Michelen (")	E. Van Lippevelde	Une barque, 2 rames, 1 gaffe et 1 chaîne.
Berlaere (")	J. De Grauw	Une barque avec chaînes, 2 rames et 1 gaffe.
Appels (")	Ludwine De Keyser V ^{te} Verbeke (abbéboos)	Un ponton avec chaînes et 2 gaffes. Une barque avec chaîne, 2 rames et 1 gaffe.
II. Matériel appartenant aux fermiers.		
Lele (Escaut)	Marie De Coninck V ^{te} Van Eckhout	Une barque avec chaîne, 2 rames et 1 gaffe.
Gienbergen (")	V ^{te} Spanoghe	Un ponton avec chaînes, 2 grandes rames, 1 pompe, 1 gaffe.
Baebroede (")	F. Vertongen	Une barque avec chaînes, 2 rames et 1 gaffe.
S ^t Amand (")	D. Derwilde	Un ponton avec chaîne, 2 grandes rames. Une barque avec chaîne, 2 rames.
Mariekerke (")	J. De clercq	Une barque avec chaîne, 2 rames et 1 gaffe.
Hamme (")	J. Serrais	2 barques avec chaînes, 4 rames et 1 gaffe.
Wingene (")	E. Kegels	2 barques avec chaîne, 4 rames.
Rupelmonde (")	P. Wabbe	Un ponton avec chaînes, 3 grandes rames et 1 gaffe.
Hamme-Dombeke (Durme)	P. Verheeren	Une barque avec chaîne, 2 rames.
Thieclode (")	J. B. Vercauteren	Une barque avec chaîne, 2 rames et 1 gaffe.

Bermonde le 30 novembre 1885.

L'Ingénieur.

P. Chauvaud

Inventaris van het materieel voor het overzetveer
van ... Gumbergen. op de Schelde.

De ondergeteekende *Frank Delugt*, Landmeester *Prinsepale* van *Pruggen* en *te* *Indemunde* inden *heer Eugen Burn*, *Schepsbouwer* te *Lele*, afgevaardigde *en* *bevoegd* *van* *den* *heer Paul Sparoghe*, *pachter* *van* *booringen* *te* *Lele*. . .
verklaren hieronder gemelden *daar* *overgegaan* *te* *zijn* *tot*
het opmaken van den inventaris van het materieel bestemd
voor het overzetveer van *Gumbergen*.
en bevestiget te hebben dat hetzelve bestaat uit:

- | | | | |
|-------------------------------------------------------|----|----|-----|
| 1 ^o Een broek ter waarde van fr. 20,00 | | | |
| 2 ^o Een riem id id fr. 7,00 | id | id | fr. |
| 3 ^o Een haak id id fr. 1,50 | id | id | fr. |
| 4 ^o Een aanlandings ketting id id fr. 5,00 | id | id | fr. |

Gedraan te *Gumbergen*. . . den 17 Junij 1895.

Eugen Burn

Frank Delugt

Verdwenen Scheldeveren

Een boot was het voor de hand liggend middel om de overkant te bereiken . Dit kan gemakkelijk worden vastgesteld door een gesprek te voeren met oudere inwoners van gehuchten of dorpskernen langs de oevers . Zelfs na WO II hadden verschillende inwoners een boot liggen in een inham tegenover hun huis . Indien iemand naar de overkant wou, was wel één of andere booteigenaar bereid om over te varen . Sommige overzetten bestonden gewoon illegaal . Nog in 1941 schrijft de gouverneur van Oost-Vlaanderen aan de burgemeester van Dendermonde “dat gij onmeedoogend die veren zoudt doen stilleggen, die zonder machtiging worden uitgebaat” .

Het overzetten is waarschijnlijk nooit vrij geweest maar in de praktijk was dat blijkbaar wel eens anders . Op een kaart van 1778 over de Vrijheid van Sint-Amands in Brabant staat dat “de inwonenden met hunne schepen ende vaertuigen hunne bieren, wijnen, brandewijnen, jenever, zout by naghte ende ontyden in de provincie brengen, sonder groot gevaer, dewyl sy tot aen de destinaetir in Vlaanderen altyd de Brabantse kust behouden tot den moment dat sy geene geëmployeerde bemerken alsdan de Schelde oversteken om hunne **gefraudeerde** goederen te ontladen ende buysen” .

Buiten de veren werd wel eens toestemming gegeven om een eigen boot te **gebruiken** . De verpachting van de veren in 1877 voorziet dat “ de pachters zullen geene betaling van veerloon mogen eischen voor het overzetten vande pachters der grazingen aangaande bewerking met eigen booten van het schorre genaamd rondom gelegen inde schelde te Baesrode” . Uit de keure van Mariekerke-veer weten wij dat de landbouwers met gronden aan beide zijden van de stroom een eigen boot mochten gebruiken mits het betalen van een watercijns aan de veerman . Op verschillende plaatsen werd toegestaan of gedoogd dat landbouwers een boot gebruikten om hun weiden en akkers die aan beide oevers lagen te bereiken .

In 1898 (fig. 12) bestaan langs de Zeeschelde vanaf de Rupelmonding en langs de Durme 18 “passages d'eau publics” . Boven Wetteren ontstond later het veer Wetteren ten Ede en het veer Wetteren-Overbeke . De veren in de omgeving van Wetteren zijn verdwenen . Door een brug over de Schelde in Wetteren was het gebruik van deze veren beperkt .

Het veer Steendorp-Hingene verdween vóór WO II . Het veer Rupelmonde-Hingene (Wintam) werd opgeheven op 01 juli 1975 . De minister van Openbare Werken oordeelde dat de exploitatiekosten te hoog waren en het gebruik te gering . De werken aan de nieuwe gemeentekaai verhinderden het inrichten van een **aangepaste** veersteiger .

Indication la voie navigable Rivière, ruisseau ou canal.	Désignation du passage de		Observations: N.B. Indiquer dans cette colonne si le matériel est fourni par l'Etat ou le fermier
	Localités reliées	Endroit à	
Scout maritime	1. Wetteren et Calcken	Hameau Ja	fourni par le fermier
ig	2. Schellebelle et Escom- munes de Calcken,	"	(1) A partir du 1 ^{er} janvier 1901 le tarif direct par l'A.R. du 13 août 1897 sera mis en vigueur - fourni par l'Etat.
ig	3. Wichelen et Berlaere	"	fourni par l'Etat.
ig	4. Berlaere et Schoonaarde	Kontel-	"
ig	5. Appels et Berlaere	"	fourni par l'Etat.
ig	6. Hele et Coornmonde	Cath. veer	fourni par le fermier
ig	7. Geerbergem et Coornmonde	Koegen Oorde	"
ig	8. Baekende et Moestele	"	fourni par l'Etat.
ig	9. Almand et Moestele	"	fourni par l'Etat.
ig	10. Mariëkerke et Moestele	"	"
ig	11. Hamme et Weert	Dey goten	"
ig	12. Heendoof et Klingene	Kotelaer	"
ig	13. Ruytmonde et Klingene	"	"
Duurne.	14. Soeren (hameau Weekstede) et Backnam	Werkstede	appartient à l'exploitant.
ig	15. Soeren (Est 2 rives)	Sluisbrug	appartient à la ville de Soeren.
ig	16. Hele (hameau Duurnen et Hock) à Waesmunster (hameau Westergade) et Soeren (partie rurale).	Hele-Hock	appartient au concessionnaire
ig	17. Andelke et Hamme	"	fourni par l'Etat.
	18. Oudebode et Hamme	"	"

In de eerste kwart van de 20^{ste} eeuw verdwenen 3 veren in de omgeving van Dendermonde . Het Konkelveer tussen Schoonaarde en Berlare bleef na het bouwen van een brug 1 km stroomopwaarts in 1871, nog enkele tientallen jaren in gebruik . Het veer werd vóór WO I opgeheven . Tijdens WO II was ter vervanging van de vernielde brug een tijdelijk veer in dienst .

Het Oostveer tussen Zeledijk en de Sint-Onolfsdijk in Dendermonde werd door het KB van 14 maart 1914 afgeschaft . Vanaf 1922 mocht er weer worden overgezet wegens “het nut voor de bewoners van de Sint-Onolfspolder alsmede deze van Zele” . Door een vermindert gebruik verdween het na een aantal jaren definitief . Als openbaar veer bestond het niet meer na WO II .

Het veer Negen Oorden tussen het Kleinzand in Grembergen en de Sint-Onolfspolder werd door het KB van 24 januari 1913 afgeschaft “overwegend dat genoemd veer slechts weinig nut oplevert” .

Stroomopwaarts van de Rupelmonding zijn nog 7 kleine veren in dienst . Het aantal is ooit veel groter geweest . Op de Rupel kan nog gebruik gemaakt worden van de veren Schelle-Wintam en Boom-Klein Willebroek (fig. 1) .

Toeristische schakels in het Scheldeland

Het voortbestaan van veren is sinds het begin van de 20^{ste} eeuw problematisch geweest .

Over de rivieren kwamen meer en meer bruggen waardoor veren overbodig werden . Over de Schelde kwam een brug van Wichelen naar Uitbergen . De meeste veren bij de Durme verdwenen door het bouwen van bruggen o.a. in Hamme en Waasmunster .

Het veer Hamme-Weert(Driegoten) was tijdens WO I door de Duitsers opgeheven maar in 1922 werd het weer opgericht .

In 1920 werd voorgesteld de twee afzonderlijke veren van Mariekerke-Moerzeke(Kastel) en van Sint-Amands-Moerzeke(Kastel) door een enkel veer Mariekerk-Moerzeke-Sint-Amands te bedienen . Beide veren liggen inderdaad minder dan 1 km van elkaar . Het voorstel is regelmatig opnieuw naar voor gebracht . Gelukkig zijn beide veren afzonderlijk blijven bestaan .

Zelfs het veer Appels-Berlare is bedreigd geweest . Een KB van 29 juli 1933 waardoor het veer werd afgeschaft gaf aanleiding tot protesten van de gebruikers . Zij kregen de steun van,

de gemeentebesturen van de aanpalende gemeenten . Het gemeentebestuur van Berlare protesteerde met de argumenten dat de gemeente niet beschikte over een “ijzeren weg”, geen buurttram, geen autobusdienst . Door een KB van 20 april 1934 werd het heropgericht voor voetgangers .

Het opkomen van het gemotoriseerd verkeer had tot gevolg dat minder mensen van de veren gebruik maakten . Na WO II zal het aantal gebruikers van de veren jaar na jaar teruglopen door wijzigingen in het woon-werk-verkeer . In een brief uit 1970 over het veer van Baasrode wordt opgemerkt dat “de meeste werklieden die vroeger van het veer moesten gebruik maken, zich nu verplaatsen met autobussen van de werkgevers of zelf over een motorvoertuig beschikken waardoor de opbrengst van het veer tot 1/3 is geslonken” .

In maart 1969 verscheen in de Gazet van Antwerpen een reeks bijdragen over de Scheldeveren . In de bijdrage van 28 maart wordt het veer Appels-Berlare behandeld . Het veer wordt omschreven als een “jeugdveer” en als “schoolveer” omdat het cliënteel hoofdzakelijk uit 9 scholieren bestaat . Tijdens de weekends krijgt het veer veel wandelaars te verwerken, hoofdzakelijk jeugdgroepen, die op trektocht zijn . Het veer wordt bestempeld als een stukje onvervangbare folklore .

“Veren hebben nog niet uitgediend” is de kop van de laatste bijdrage op 31 maart . De tekst begint met de veren in vraag te stellen . Er wordt verwezen op het toenemend aantal auto's en de verbetering van de verbindingen . De weggebruikers verkiezen een langere omweg boven het gebruik van de veerboot . Wie toch nog in zijn verplaatsingen een veer inschakelt, wordt als een zonderling gezien . De vraag kan gesteld worden of de uitgaven voor deze veerpontjes, die eerder tot de folklore behoren, nog verantwoord zijn . Het artikel vermeldt dat vooralsnog geen enkel veer in vraag wordt gesteld door het ministerie van Openbare Werken . Men is het roerend eens dat de veerdiensten op verkeerstechnisch gebied nog maar een onbeduidend rolletje spelen . Slechts de grootste, zoals het staatsveer van Hoboken-Kruike en Bazel-Hermiksem hebben nog een sociaal belang daar zij nog grote aantallen arbeiders overzetten . Voor velen is de toeristische aantrekkelijkheid echter toegenomen . De hoop “zonderlingen”, die in de plaats van de drukke autobaan, de veerman in hun wandelingen inschakelen, groeit gestaag . De afschaffing zou een zware klap betekenen voor de toeristische infrastructuur van het gebied . Dit geldt in de eerste plaats voor alle veerponten in Klein-Brabant . De schrijver van de bijdrage doet aan het einde een oproep om de veren meer te gebruiken . In het slot van de reeks wordt gesteld dat het gebruik van het veer ook een

vorm van contestatie kan zijn tegen de horden autorijders, die beton en macadam eisen, die bomen weg willen en de laatste veren zouden doen vervangen door bruggen .

Het aantal gebruikers van de veren was inderdaad sterk achteruit gegaan met een dieptepunt in de zestiger jaren . De kleine Scheldeveren kwamen in het gedrang om economische redenen . De geïnde veergelden dekten niet meer de exploitatiekosten . Het ministerie van Openbare Werken zag zich verplicht aanbestedingen uit te schrijven en de veerdiensten toe te kennen aan de kandidaat die het laagste bedrag vroeg om het veer in dienst te houden .

In 1986 werd door de regering in overweging genomen om wegens besparingen de veren af te schaffen . De kleine Scheldeveren dreigden opgedoekt te worden samen met de grote veren stroomafwaarts van de Rupelmonding . Na een paar jaar van onzekerheid werd in 1988 door de minister van Openbare Werken gesteld dat de veerboten niet konden worden afgeschaft, zolang zij niet door een tunnel of brug werden vervangen . Er werd benadrukt dat het schrappen van de overzetdiensten maar een betrekkelijk kleine besparing zou opleveren . Sindsdien zijn de kleine Scheldeveren niet meer in vraag gesteld .

Toch stelt zich een praktisch probleem . In onze tijd is het moeilijker om veermannen(vrouwen) te vinden . Vroeger boden zich schippers aan die het nog enkele jaren wat rustig aan wilden doen als veerman . Het veer van Tielrode dreigde in mei 1973 te verdwijnen omdat er problemen waren voor het vinden van een veerman . De gemeentebesturen van Hamme en Tielrode konden het veer laten voortbestaan met het toeristisch argument . Een degelijke inkomen voor de veeruitbater was een noodzaak .

De bediening van een klein Scheldeveer eist bijzondere werkomstandigheden . De veerman ontvangt een vergoeding van het Ministerie van Openbare Werken maar er moet worden aangestipt dat de uitbater alle kosten voor de bediening zelf moet betalen . De uitbater moet geschikt zijn over twee motorboten in eigendom of in huur . De aanlegsteigers worden gebouwd en onderhouden door de Dienst van de Zeeschelde . Om overeenkomstig de dienstregeling aanwezig te zijn moet de veerman dichtbij het veer wonen . Het veer moet elke dag op het uur en het halfuur bediend worden, van 1 april tot 30 september tussen 08.00 en 20.00 uur en van 01 oktober tot 30 maart tussen 08.00 en 18 uur (in de zomermaanden varen enkele veren van 07.00 tot 21.00 uur) . Tegenwoordig kan de veerman zich onder bepaalde voorwaarden gedurende een vooraf bepaalde periode laten vervangen .

De dagelijkse uurregeling geeft een zeer vlotte verplaatsing tussen beide oevers . Voor de recreatie en het toerisme in het Scheldeland zijn de kleine veren onvervangbaar geworden .

Samen met de bruggen in Temse, Vlasssenbroek, Dendermonde, Schoonaarde(Berlare), Wichelen(Uitbergen) en Wetteren over de Zeeschelde samen met de Mira-brug in Hamme en de brug in Waasmunster over de Durme vormen zij een netwerk van toeristische routes langs de Zeeschelde, de Rupel en de Durme . Zij bieden mogelijkheden van wandelingen en fietstochten langs dijken, schorren, broeken, polders , dorpen en stadskernen .

Marcel De Vriendt

Grembergen, januari 2005

Auteursrechten : De teksten mogen worden overgenomen mits vermelding van de bron .

Bibliografie

- De Potter en Broeckaert – Moerzeke, Hamme, Baasrode, Appels, Zele, Schoonaarde, Buggenhout
- Het parochiewezen in Brabant tot het einde van de 13^{de} eeuw
(J. Verbesselt)
- Landboek van Klein-Brabant en omgeving van de Sint Bernards (1668-1669)
- Beschryvinge vande Stadt ende Landt van Dendermonde (1646)
(Jacobus Maestertius)
- Verheerlykt Vlaanderen in drie delen vervat – Deel 2 (1777)
(Sanderus)
- De Teneraemonda (David Lindanus)
- Cartulaire de la ville de Termonde - Bib. Dendermonde
- Cartulaire van de abdij van Zwijveke – Stadsarchief Dendermonde (SAD)
- L'Eglise Collégiale Notre Dame et son Ancien Obituaire
(Alph. De Vlaminck)
- La Seigneurie de Moerzeke – Annales de l'Acad.roy. de Belgique (1895)
(A. De Vlaminck)
- Le Grand Pont sur l'Escaut à Termonde – Den. Ged. 8 dl II (1900)
(A. De Vlaminck)
- Les Polders de Moerzeke – Den. Ged. 2 dl. II (1905)
(A. Blomme)
- Bijdrage tot de geschiedenis van St.-Amands op de Schelde (1937)
(J. Hallez)
- Geschiedenis van Sint-Amands (1987)
(Y. Hertsens)
- Weert aan de Oude Schelde (1985)
(F. Heymans)
- Geschiedenis van Baasrode (1949)
(G. Boeykens)
- Veer en Veerdiensten in Oost-Vlaanderen (1979)
(R. Ruys)
- Profiel van Klein-Brabant (1981)

- 100 jaar Dienst der Zeeschelde (1980)
- Berlare in prentenkaarten (1984)
 - (Heem- en Oudheidkundige kring van Berlare)
- Landboek van Berlare (1774) - Bib. Dendermonde
- De Schelde van bron tot monding (1987)
 - (R. Stuyck)
- De Schelde, verhaal van een rivier (2000)
 - (M. van Strydonck en Guy de Mulder)
- Ferraris-kaarten
- Gedenkschriften van de Oudheidkundige kring van het Land van Dendermonde
- Publicaties van de Heemkundige kring van Zele
- Publicaties van de Ter Palen (Buggenhout)
- Publicaties van de Heemkundige kring van Klein-Brabant
- Het Sint-Amandsschoor en het veer van Sint-Amands (1988)
 - (M. De Vriendt)
- De Cramp en de Scheldeveren in Kastel (1989)
 - (M. De Vriendt)
- Over polders, broeken, schorren, dijken en veren in het Land van Dendermonde (1991)
 - (M De Vriendt)

Niet gepubliceerde gegevens

- Archief over veren en dijkwerken bij de Dienst der Zeeschelde in Antwerpen
- Documentatiecentrum van de Gazet van Antwerpen in Antwerpen
- Rijksarchief in Gent (RAG) - Kaarten en Plans
 - De Neve de Rode nr. 350
- Rijksarchief in Beveren (RAB) - Moerzeke nrs. 180, 181 en 182 (dijkschouwingen)
- Tiendenkaart van Moerzeke van 1571 en 1630 (RAG)
- Kaart van Vertongen in het gemeentehuis van Sint-Amands
- Kaarten in Zwijveke-museum in Dendermonde
- Kaarten in gemeentehuis van Hamme
- Stafkaarten
- Verslagen van de gemeenteraden van Sint-Amands (1865-1875)

- Verslagen van de gemeenteraden van Moerzeke (1860-1875)
- Verslagen van de gemeenteraden van Grembergen (1900-1936)
- Verslagen van de gemeenteraad van Appels
- Landboeken van Moerzeke (1772-1782) in gemeentehuis van Hamme
(in kabinet van de burgemeester)
- Landboeken van Hamme (1772-1776) in gemeentehuis van Hamme
(in kabinet van de burgemeester)
- Stadarchief van Dendermonde(SAD) - Landboek van Appels(1775)
 - Landboek van Grembergen (1772-1783)
 - Landboek van Baasrode (1775)
 - Landboek van Vlassenbroek (1775-1785)
 - Archief Appels nr. 223
 - Archief Grembergen nr. 240
- Gesprekken met inwoners langs de Schelde tussen Schoonaarde en Temse